

Влияние подвижности владельцев индивидуальных транспортных средств на формирование и развитие улично-дорожной сети

Л.П. Федорова

*Иркутский государственный технический университет
664074 Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83*

Интенсивный рост количества индивидуального автомобильного транспорта в последние десятилетия вызвал в большинстве промышленно развитых городов, в том числе и в г. Иркутске, возникновение следующей важной проблемы: несоответствие количества автомобилей с ограниченными возможностями существующей улично-дорожной сети. В связи с этим стала очевидна необходимость создания приоритета для развития общественного городского транспорта, так как

- первое: от его функционирования во многом зависит социально-экономическое развитие городов;
- и второе: он обладает рядом преимуществ перед индивидуальным автотранспортом, а именно – существенно большей провозной способностью, меньшими энергетическими затратами на единицу пассажира, меньшими затратами на безопасность движения и на защиту окружающей среды.

Для решения этой задачи следует выявить структуру внутригородских перемещений населения, и в первую очередь транспортную подвижность владельцев индивидуального автомобильного транспорта.

В таблице 1 приведены статистические данные, которые наглядно показывают высокий уровень автомобилизации в некоторых крупных городах России.

Таблица 1

Уровень автомобилизации в России

Наименование города	Численность населения, тыс. чел.	Кол-во зарегистрированных легковых автомобилей, тыс. ед.	Уровень автомобилизации в 2009г., авт./тыс.чел.
---------------------	----------------------------------	--	---

Москва	10 562	3570,0	338
Санкт-Петербург	4 600	1094,8	238
Екатеринбург	1 332	403,6	303
Новосибирск	1 397	403,7	289
Красноярск	954,3	219,5	230
Иркутск	579,2	128,4	222

На протяжении последних лет, как в г. Иркутске, так и во многих городах за сравнительно короткий период времени произошел значительный скачок уровня автомобилизации.

Но в то же время, как показывает анализ статистических данных за последние три года, в 2009 году в некоторых городах России произошло незначительное снижение уровня автомобилизации. На этот факт, несомненно, повлиял так называемый «мировой кризис», во время которого количество регистрируемых новых автомобилей значительно уменьшилось, а старые автомобили – снимались с учета примерно в том же количестве. Но и еще одна, положительная для России, тенденция сказалась на снижении уровня автомобилизации. Благодаря президентской программе «по увеличению рождаемости», количество населения в стране увеличилось.

Но это лишь временное явление, и уровень автомобилизации несомненно будет расти.

Из всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

1. Проведенный анализ тенденций дальнейшего роста парка легковых автомобилей в г.Иркутске показывает, что можно ожидать его увеличения и достижения уровня автомобилизации населения в 2010 году - 260 автомобилей на 1000 жителей.

2. В силу того, что темпы дорожного строительства отстают от темпов автомобилизации в несколько раз, в полной мере проявляют себя негативные последствия:

- увеличиваются задержки в перемещении пассажиров и грузов, а, соответственно, увеличиваются транспортные издержки;

- обостряется проблема загрязнения окружающей среды;
- а самое главное снижается качество обслуживания населения городским пассажирским транспортом, и т.д.

Для решения существующих проблем городские власти крупных городов должны проводить долговременную политику, направленную на мягкое стимулирование владельцев индивидуального автомобильного транспорта отказываться от использования без особой необходимости личных и служебных автомобилей для поездок по городу.

В настоящее время по запросу Администрации города Иркутска сотрудниками кафедры «Менеджмента на автомобильном транспорте» Иркутского государственного технического университета разрабатывается научная работа на тему «Совершенствование метода транспортного планирования в крупных городах с учетом подвижности владельцев индивидуальных автомобильных транспортных средств».

Актуальность выбранной темы состоит в том, что на основе оценки транспортного спроса определяется разделение пассажиропотоков на городской общественный пассажирский транспорт и индивидуальные автомобили. Это один из важнейших моментов проектирования транспортной системы города.

Объектом исследования является формирование спроса на транспортное обслуживание владельцев индивидуального автомобильного транспорта, а также факторов, влияющих на выбор владельца индивидуального автомобиля способа перемещения.

Практическая значимость научной работы заключается в разработке методики прогнозирования распределения пассажиропотоков на городской общественный транспорт и индивидуальный автомобильный транспорт, которая позволит значительно помочь при планировании транспортных систем городов.